



česká
mountainbiková
asociace



Elektrokola, tohle téma dokáže nejednoho cyklistu pořádně rozpálit, a pokud jde o horská elektrokola, tak to platí snad dvojnásob. Dle mého jsou to dnes již celkem zbytečné a vlastně nic neřešící diskuze a s nimi spojené vášně. Zkrátka e-biky tady jsou a už s námi navždy budou. Výklad zákona je jasný, elektrokolo je prostě kolo a je si tak s kolem legislativně ve všem rovno. Samozřejmě za dodržení zákonných definic, a v tom je to jádro pudla.

Dnes vám celkem běžně téměř každý prodejce elektrolkol nabízí rovnou při koupi možnost chiptuningu spočívajícího nejčastěji v odblokování zákonné hranice 25 km/h, kdy vám motor již přestane pomáhat a šlapete pak čistě jen za své. Děsivé je, že takový

E-biky a chiptuning

chiptuning funguje ne trvale, ale na tlačítko, takže pokud ho nezmáčknete, tak je vlastně téměř nezjistitelný. Ještě děsivější však je, že některé statistiky uvádějí, že podobně upravených e-kol je u nás až 70 %! Takže tady máme více než dvě třetiny e-kol, která nejsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích. Takto upravená kola nejsou ovšem způsobilá ani k jízdě v přírodě, v lese. Protože do lesa můžeme na kole, dle definice zákona. A takto upravená e-kola tedy tuto definici nesplňují.

Kam se s nimi tedy může? Upřímně nevím. Doma na zahradě si s nimi jezdit samozřejmě můžete, pak taky asi na autodromu, na cyklokrosové trati a podobně. Jaký je náhled na celou problematiku ze strany úřadů? Ministerstvo vnitra si to jako závažný problém uvědomuje, ale nemá absolutně kapacity to řešit. Ministerstvo dopravy se k tomu staví tak, že při neaktivaci chiptuningu tlačítkem je to stále vše splňující e-kolo, takže pohoda. Dokážete si představit, že by stejné benevolentní přístup panoval při chiptuningu auta, tzn. pokud ho zrovna nepoužívám, tak je vše v pořádku a takové auto splňuje homologaci? Absurdní, a hlavně nesmyslná úvaha, ale od ministerstva dopravy pod vedením ministra Havlíčka (toho, který skoro nikdy nespí) to vlastně možná ani nepřekvapí. Elektrokola mi obecně nevadí, ale elektrokola s chiptuningem mi vadí dost zásadně. Potenciálně ohrožují jak mě, tak moje blízké a i všechny ostatní. Nechci potkávat e-kola jezdící běžně i padesátkou ani na cyklostezce a ani nikde jinde, natož v lese.

Václav Volráb
vaclav.volrab@cemba.eu

Giant & Liv odhalují

Jednou z prvních novinek dámské značky Liv je cyklokrosový model s karbonovým rámem Liv Brava Advanced Pro. Jeho hlavní propagátorkou se stala Marianne Vosová, která sedlala prototyp už minulou sezonu. Na první pohled může nový bicykl vypadat nudně černě, ale nenechte se zmást, jde o lak Chameleon Nova, takřka galaktickou barvu s odlesky. Do tvaru V tvarovaná spodní trubka stojí proti zanášení bahnem, hlava OverDrive 2 i speciálně tvarovaná sedlovka D-Fuse jsou pro značku typické. Průchodnost zadní stavby dovoluje až 45mm plášť, tuhost pak řeší pevné osy a karbonová vidlice.

Nová pánská karbonová cyklokroska od Giantu se jmenuje TCX Advanced Pro, nese podobné rysy a „odhodila“ nadbytečných 260 g proti předchozí generaci – 200 z toho na rámu (nyní 850 g) a 60 g u vidlice. Pro optimální vlastnosti sáhli konstruktéři k asymetrické zadní stavbě, ramenům při běhu nevadí integrovaný sedlový zámek. Nepřijdete o pevné osy ani karbonovou sedlovku D-Fuse.

Třetí a pro naše čtenáře asi nejlákavější novinkou je návrat modelu Trance X 29 do nabídky Giantu (potažmo u Livu Intrigue 29). Pokud má současný 29" Trance zdvih zadní stavby 115 mm, pak verze X s hliníkovým rámem ze slitiny 6011 dostala do vlnku 135 mm, čímž se značně přiblížila Reignu se stejným průměrem kol. To vše jak jinak než s odpružením Maestro s virtuálním čepem. Giant pokračuje v silicím trendu strmých sedlovek, zde 77,9–77,2°, stejně tak i hlavový úhel zvolna klesá, zde až na 66,2–65,5°, oba úhly a snížení středové partie mezi 30 a 40 mm se dají měnit otočnou vložkou u horního kompozitového vahadla zadní stavby. To je novinka u Giantu dosud nevidaná. Vidlice má zdvih 150 mm, těšit se můžeme i na bezdušová kola.

Aby Obřích novinek nebylo málo, poslední pro tuto chvíli je nejlehčí hliníkový hardtail. XTC SLR prý shodil 20 % váhy, nyní tedy váží jen 1429 g, což je hmotnost horších karbonových rámu, a to opět díky slitině 6011, tvarování trubek a jejich ztenčování. Geometrie je stále věrná klasice, na kterou jsme v kategorii XC zvyklí, tedy hlavový úhel 69,5° a sedlový 74°. Zato se rám prodloužil, představec zkrátal a do hlav nasadili u Giantu krky svých vlastních vidlic Crest 34.



Race Face Turbine R 35 útočí na peněženky



Také vás v cykloobchodě někdy dostane nákupní komando a vy si pak kupujete věci, které jste původně nechtěli? Lákadlem mohou být nyní zapletená kola od Race Face pro trail a enduro. Svařované ráfky z hliníkové slitiny 6069 mají vnitřní šířku 35 mm pro maximální stabilitu pláště na ráfku, 4,5mm offset ráfku je pro Race Face také běžný. Sestavu doplňuje dvakrát ztenčovaný výplet a hlavně věhlasné náboje Vault s velkým průměrem a ořechem se 120 záběrovými body díky šesti západkám. K dispozici jsou oba dnešní průměry kol a boostová či superboostová osa s ořechem pro kazety Shimano i Sram.

